DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr 35. Warszawa, 31 października 1934 r. Rok XVI

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHU - KOLEJOWEGO.

222.

Nr. R. O. VI. 250/126 z dnia 10 października 1934 r. w sprawie uzupełnienia Przepisów o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R 9).

Stosownie do Rozporządzenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 17 września 1934 r. ogłoszonego w Dzienniku Taryf Pocztowych, Teletechnicznych i Radjokomunikacyjnych Nr. 11 z dnia 29 września 1934 r. poz. 31, w sprawie taryfy pocztowej, telegraficznej i telefonicznej, w Przepisach o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R 9), zatwierdzonych Rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 23 czerwca 1932 r. za RO. III. 52/46/32 (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr. 19, poz. 142), wprowadza się następujące uzupełnienia:

1) Na str. 28, „Załącznik Nr. 2, poz. 28. Opłata za telegram nadany w pociągu do wszystkich miejscowości w Polsce" w rubryce: „Należność groszy", zamiast „320" wpisać: „295".

2) Na str. 32, „Załącznik Nr. 5. Tabela opłat telegraficznych za telegramy nadawane w pociągach" „pozycja 1" w rubryce: „Należność zł. gr." zamiast: „2.60" wpisać: „2.35" i zamiast: „3.20" wpisać: „2.95".

223.

Nr. R. T. I/44/56 z dnia 19 października 1934 r. w sprawie przeładowania przesyłek całowagonowych z wagonów sowieckich do wagonów P. K. P.

Wobec sprzeciwu ze strony kolei C. S. D. przyjmowania przesyłek rudy o wadze 16,5 — 17 tonn, nadchodzących z Z. S. R. R. z przeznaczeniem do stacji Czechosłowackich i przeładowanych na stacjach granicznych P. K. P. do wagonów o ładowności 15 tonn i nosności poniżej 17,5 tonny, zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 lutego 1928 r. Nr. IV. 12674/14/17 w sprawie przeładowania całowagonowych przesyłek z wagonów sowieckich do wagonów polskich, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K. z dnia 15 lutego 1928 r. Nr. 3 pozycja 28 należy uzupełnić punktem V o treści następującej:

„V. Pod przeładunek całowagonowych przesyłek rudy o wadze 16,5 — 17 tonn, nadchodzących z Z. S. R. R. z przeznaczeniem do stacji kolei Czeskich, należy w pierwszym rzędzie podstawiać wagony 15 tonnowe o nośności 17,5 tonn, a w razie braku takich wagonów — 20 tonnowe, z poczynieniem w liście przewozowym adnotacji treści następującej:

„Z powodu braku wagonów o nośnosci 17,5 tonn podstawiono zastępczo wagon 20 tonnowy".

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie M. K. Nr. IV/4/13215/29 z dnia 3 stycznia 1930 roku (Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 1 pozycja 11 z dnia 30 stycznia 1930 roku".)

SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

224.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 października 1934 r. Nr. UM V-401/3 w przedmiocie zmiany ust. 23 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 1 czerwca 1932 r. Nr. UM V-417/2 w sprawie warunków technicznych dostawy stali zlewnej, żeliwa i odlewów stalowych do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych. (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z dn. 1/III 1933 r. poz. 21).

W ust. 23 zdanie drugie otrzymuje brzmienie następujące: „Wydłużenie — wyrażone w odsetkach długości pomiarowej próbki powinno wynosić przy próbach w kierunku walcowania conajmniej 22%, przy próbach zaś w kierunku prostopadłym do walcowania conajmniej 20%".

225.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 października 1934 r., Nr. U.M.V-410/5 w sprawie obliczania i projektowania konstrukcyj betonowych i żelbetowych, oraz wykonywania robót betonowych i żelbetowych.

Przy projektowaniu i wykonywaniu budowli podległych Ministerstwu Komunikacji polecam stosować normy Polskiego Komitetu Normalizacyjnego:

$\frac{PN}{B-195}$ Obliczanie i projektowanie konstrukcyj betonowych i żelbetowych,

$\frac{PN}{B-196}$ Warunki techniczne wykonywania robót betonowych i żelbetowych.

Wszelkie dotychczasowe przepisy w powyższej sprawie tracą moc obowiązującą.

226.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 14 października 1933 r. Nr. U. Z. III-42/37 w sprawie częściowego uzupełnienia Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich.

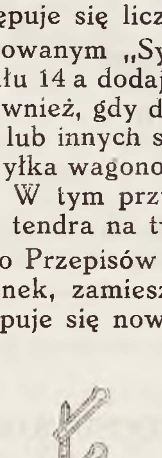
Na podstawie art. 4, poz. 7 i art. 10 Ustawy z dnia 12 czerwca 1924 roku o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) niniejszem zarządzam następujące uzupełnienia Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich, stanowiących załącznik do Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1930 roku Nr. V/5/6195/30 w sprawe „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" (Dz. Urz. M. K. Nr. 25, poz. 195):

§ 1.

Na str. 1, w punkcie 4, w końcu ustępu drugiego liczbę „200 m" zastępuje się liczbą „300 m".

W § 8 zatytułowanym „Sygnały na pociągu", pod rysunkami sygnału 14 a dodaje się: „Uwaga: Sygnał ten stosuje się również, gdy do pociągu, składającego się z parowozu lub innych silników, idących luzem, dodaje się przesyłka wagonowa w ilości nie więcej niż czterech osi. W tym przypadku latarnię lub tarczę przenosi się z tendra na tylną ścianę wagonu.

W dodatku I do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich rysunek, zamieszczony obok tekstu wskaźnika 3 a, zastępuje się nowym rysunkiem niżej uwidocznionym.



W tym samym dodatku I tekst do wskaźnika II otrzymuje następujące nowe brzmienie:

Wskaźnik 11 a, 11 b, 11 c.

Trójkątna latarnia, oszklona szkłem koloru mlecznego, z czarnem obramowaniem, oświetlona w nocy.

Wskaźnik 11 a posiada na przedniej ścianie latarni napis, wskazujący jedną szybkość, a wskaźnik 11 b—dwie szybkości dozwolone w kilometrach na godzinę. Wskaźnik 11 c napisu nie posiada.



Wskaźnik 11 a ustawia się przed miejscem na szlaku, które w ciągu dłuższego okresu czasu wymaga zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów jak to: spadek większy od największego, przyjętego przy projektowaniu linji kolejowej, most o słabej konstrukcji i t. p.



Wskaźnik 11 b posiada na przedniej ścianie latarni napis wskazujący dwie dozwolone szybkości: jedną dla pociągów pasażerskich i drugą dla pociągów towarowych. Wskaźnik ten ustawia się przed zwrotnicą prowadzącą na bocznicę dla pociągów przejeżdżających tę zwrotnicę na ostrze.

Wskaźnik 11 c ustawia się w końcu miejsca wymagającego zmniejszenia szybkości pociągów i wskazuje, że od tej latarni zezwala się jechać z szybkością normalną.



Wskaźnik 11 a, 11 b ustawia się na takiej odległości przed miejscem, po którem należy jechać ze zmniejszoną szybkością, ażeby każdy kursujący tam pociąg miał możność zmniejszyć na tej odległości szybkość do normy uwidocznionej na wskaźniku.

Latarnie wskaźnika 11 a, 11 c dla linij dwutorowych, a wskaźnika 11 b dla linij dwutorowych i jednotorowych posiadają całkowicie oszkloną tylko przednią ścianę, tylna zaś ściana latarń posiada małe światełko kontrolne.

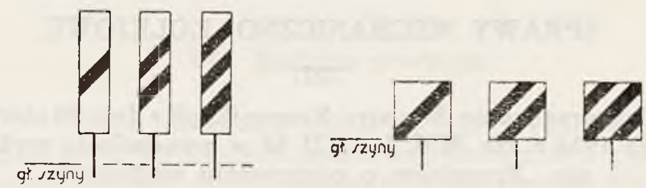
Latarnie wskaźnika 11 a, 11 c dla linij jednotorowych posiadają całkowicie oszklone również i tylne ściany, przyczem tylna ściana latarni wskaźnika 11 c posiada napis wskazujący dozwoloną szybkość i służy wskaźnikiem 11 a dla pociągów, jadących w kierunku odwrotnym.

W końcu Dodatku I zamieszcza się opis nowowprowadzonego wskaźnika 13. Opis ten otrzymuje następujące brzmienie:

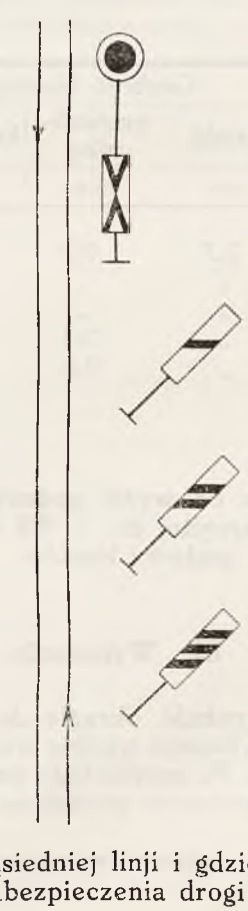
Wskaźnik 13.

Trzy prostokątne lub kwadratowe tablice białe z namalowanemi na nich pasami czarnemi w ilości jednego, dwóch lub trzech.

Pasy czarne na tablicach prostokątnych powinny być namalowane pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych pod kątem 45° do poziomu.



Tablice te ustawia się w odstępach co 100 m przed tarczą ostrzegawczą semaforu, osłaniającego miejsce, gdzie tor główny przecina lub łączy się z to-



rem głównym sąsiedniej linji i gdzie niema toru odwodowego do zabezpieczenia drogi przebiegu pocią-

gu oraz w innych wypadkach wymagających zwrócenie szczególnej uwagi na położenie tarczy ostrzegawczej.

Tablice prostokątne stosuje się przy ustawianiu ich na zewnątrz torów oraz na międzytorzu o szerokości, poczynając od 4.80 m.

Tablice kwadratowe stosuje się przy ustawianiu ich na międzytorzu węższem niż 4.80 m.

Tablice ustawia się pod kątem 60° do osi toru (w rzucie poziomym) i w takim porządku, aby maszynista pociągu, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą tablicę o trzech pasach czarnych, drugą o dwóch i ostanią o jednym pasie czarnym.

Stosowanie wskaźnika 13 ma na celu zwrócenie uwagi maszynisty pociągu o zbliżaniu się do tarczy ostrzegawczej.

§ 2.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1934 roku.

SPRAWY MECHANICZNO - KOLEJOWE.

227.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 sierpnia 1934 r. Nr. MM. I. 14/21/34 w przedmiocie wydania „Przepisów o ogrzewaniu wagonów".

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o ogrzewaniu wagonów", które ukazują się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 grudnia 1934 r. i jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

228.

Nr. M. Z. III. 53/6 dnia 30 czerwca 1934 r. Warunki techniczne dostawy mosiężnych palników do lamp naftowych o płomieniu okrągłym.

I. Materjał.

Palniki do lamp naftowych powinny być wykonane z cienkiej blachy mosiężnej grubości od 0,3 mm do 0,5 mm, zależnie od numeru palnika i jego części.

II. Wymiary.

Palniki okrągłe do lamp naftowych mogą być następujących wymiarów: 6 — 8 — 10 — 15 i 20 linjowe, z nich 6 — 8 i 10 linjowe składają się z trzech części: oprawki, stożkowatego prowadnika, knota i koszyczka, palniki zaś 15 i 20 linjowe — z tychże trzech części, oraz z czwartej — grzybka.

Normalne wymiary palników są następujące:

Nr. palnika	Grubość blachy			Średnica wewnętrzna koszyczka przy podstawie szkła	Wysokość palnika nad płaszczyzną podstawy szkła	Średnica wewnętrzna u góry zewnętrznego stożka prowadnika	Wymiary knota	
	oprawki	prowadnika	koszyczka				szerokość	grubość
	mm	mm	mm					
6	0,3	0,3	0,4	35,5 mm	32,0 mm	13,0 mm	36 mm	1,5 mm
8	"	"	"	37,5 "	" "	15,0 "	42 "	2,0 "
10	"	"	"	41,0 "	" "	17,0 "	50 "	2,0 "
15	"	0,4	0,5	55,0 "	28,0 "	23,0 "	65 "	2,0 "
20	"	0,5	"	67,0 "	33,0 "	29,5 "	85 "	2,5 "

Odchylenia od wyżej podanych wymiarów są dopuszczalne najwyżej do ± 0,5 mm, z wyjątkiem grubości blach i grubości knotów.

III. Wykonanie.

Mosiężne palniki okrągłe do lamp naftowych powinny być wykonane według wzorów, zatwierdzonych przez P. K. P., oprócz tego palniki powinny odpowiadać następującym warunkom:

1) palniki powinny być zewnątrz starannie polerowane;

2) wszystkie zagięcia blach na złączeniu powinny być gładkie i pełne;

3) ząbki koszyczków do przytrzymywania szkła powinny dobrze sprężynować;

4) otwory powietrzne w koszyczkach powinny być wystarczające do dopływu powietrza i powinny być urządzone w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwęglonych cząstek knota do zbiornika nafty;

5) wszystkie gwinty, wytłaczane i nacinane, powinny być pełne, jednostajne i gładkie, oraz nie mieć zbyt dużego luzu, powodującego przy nakręcaniu chybotanie nakręcanych części palnika;

6) stożkowate prowadniki knota powinny być mocno przylutowane do podstawy palnika i tworzyć wewnątrz zupełnie gładką powierzchnię stożkowatą;

7) każdy palnik powinien posiadać dwie pary kółek zębatych, służących do wykręcania knota;

8) każda para kółek zębatych powinna być wykonana z jednej sztuki, przyczem kółka powinny być rozstawione na odległości 1 do 2 mm jedno od drugiego.

9) ustawienie dwóch par kółek zębatych w podstawie palnika, powinno być tak wykonane, aby zapewniało łatwe i jednoczesne na całym obwodzie posuwanie się knota do góry i na dół;

10) trzpień do podkręcania knota we wszystkich palnikach powinien być umieszczony wewnątrz rurki mosiężnej, umocowanej do podstawy palnika;

11) W palnikach 6, 8 i 10 linjowych, używanych do latarń sygnalizacyjnych, powinien być bezpiecznik, uniemożliwiający samoczynne opadanie knota;

12) bezpiecznik powinien być wykonany w sposób następujący: na rurce mosiężnej trzpienia wlutowana jest mimośrodowa okrągła piasta mosiężna; z prawej strony jej znajduje się mosiężna śrubka dociskowa z krążkiem ząbkowanym mosiężnym cokolwiek mniejszej średnicy, aniżeli krążek na trzpieniu do podkręcania knota, piasta powinna mieć taką średnicę, aby długość gwintowanego otworu na śrubkę dociskową wynosiła co najmniej 6 mm.

IV. Znaki.

Na stronie zewnętrznej ząbkowanego krążka do podkręcania knota we wszystkich palnikach, dostarczonych dla P. K. P., powinien być wytłoczony znak fabryczny dostawcy i litery „PKP" łatwo widoczne.

V. Badania próbne.

Z dostarczonej ilości palników należy wybrać 5%, a najmniej dwa palniki każdego wymiaru, które należy poddać sprawdzeniu wymiarów według tablicy (punkt II), dokładnemu zbadaniu wykonania według poszczególnych pozycyj punktu III, oraz próbie na palenie w ciągu jednej godziny.

Partje, z których pobrane palniki nie odpowiadają wzorom zatwierdzonym albo wymiarom według tablicy (punkt II) lub któremukolwiek z warunków wykonania według pozycji III, lub też próbie palenia odrzuca się.

VI. Badania powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki badań próbnych, na których podstawie dostarczona partja palników została odrzucona, to przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórne badania nad podwójną ilością palników i, w razie ujemnych wyników powtórnego badania, odrzuca się całą ilość dostarczonych palników, dostawca zaś nie ma prawa do jakiegokolwiek odszkodowania za poniesione straty.

229.

Nr. M. Z. III—362/8z dnia 17 października 1934 r.

Uzupełnienie Nr. 40 do mianownictwa druków ujednostajnionych.

Serja i numer ustalone przez M. K. Nr.	Dawna serja i numer wyznaczone przez M. K.	TREŚĆ DRUKÓW	Druk zwykły czy ścisłego zarachowania	Nazwa jednostki druku	Wymiar normalny druków wysokość m/m	szerokość m/m	Szereg.	Papier Nr. gatunku	Układ druków jest 1-o czy 2-u stronny	Rodzaj oprawy Nr.	Ilość kart w oprawie	Dodatkowe cechy druku	Uwagi
P. K. P. Ser. R.													
Nr. 2 (p.-n.)	Nowy	Raport z jazdy pociągu osobowego (format duży) polsko-niemiecki.	zwykły	ark.	297	420	A_3	2	2 odm.	—	—	w składkach	
2-a	R. N. 2a	Raport z jazdy parowozu.	"	szt.	210	148	A_5	2	"	—	—	w opaskach	
2-a (p.-n.)	Nowy	" " " " (polsko-niem).	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	
2-b (p.-n.)	"	Raport z jazdy pociągu roboczego (polsko-niemiecki).	"	"	297	210	A_4	2	2 odm.	—	—	"	
2-c (p.-n.)	"	Raport z jazdy pociągu osobowego (format mały) polsko-niemiecki.	"	ark.	148	420	A	2	"	—	—	w składkach	
39-a	"	Książka kontroli postoju wagonów ładownych na stacji.	"	książ.	297	210	A_4	2	2 odm.	6	250	"	
39-b	"	Książka kontroli wagonów ładownych przetrzymanych na odcinku.	"	"	420	297	A_3	2	"	6	250	"	
201	"	Wykaz pracy drużyny konduktorskiej.	"	ark.	210	297	A_4	2	2 odmn.	—	—	w składkach	
202	"	Spis załączonych raportów z jazdy.	"	szt.	297	210	A_4	2	"	—	—	w opaskach.	
203	"	Wykaz należności godzinowo - kilometrowych.	"	"	420	297	A_3	2	2 jedn.	—	—	"	
208	"	Książka ostrzeżeń.	"	zeszyt	297	210	A_4	2	2 odm.	4-a	50	"	
252	"	Legitymacja dla numerowego.	"	szt.	105	148	A_6	8-a	2 odm.	—	—	w opaskach	
P. K. P. Ser. D.													
N. 104	"	Raport o wyjętej szynie z powodu uszkodzenia.	"	"	297	210	A_4	2	2 odmn.	—	—	"	
Ser. F. N. 7	"	Pokwitowanie na sprzedane wydawnictwa taryfowe.	ścisł. zarach.	blok	148	210	A_5	3	1	2	100x2	pod kalkę 1 karta perf.	
224	"	Karta rozliczeniowa kredytowanych należności kolej. w kasach towar. nadania.	sprzedaż	"	210	297	A_4	3	1	2	50x3	pod kalkę 1 i 2 karty perferowane.	
224-a	"	Karta rozliczeniowa kredytowanych należności przewozow. w kasach towar. wydania.	"	"	210	297	A_4	3	1	2	50x3	"	
225	"	Wykaz należności objętych poleceniem.	zwykły	"	222	210	A_5+A_6	3	1	2	50x2	pod kalkę 1-a karta perf.	
—	F. N. 403	Zgłoszenia o zarządzeniu wypłaty.	Unieważnione, należy skreślić z mianownictwa.										
—	F. N. 414	Wykaz pracy i należności godzinowo-kilometrowych drużyn konduktorskich.											
—	F. N. 414 wkł.	" " "											
Ser. E. N. 1	Nowy	Książka kontroli urządzeń bezpieczeństwa.	Zwykły	zesz.	297	210	A_4	2	2 odmn.	4-a	80	"	

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 72808. 31 X.34 8.200.